

Rumbo al Gran Banco: Una etnohistoria de la pesca industrial del bacalao en los bancos de Terranova

La exposición “Rumbo al Gran Banco de Terranova” en el Aquarium de Donostia del 11 de abril al 25 de mayo de 2006, y en Victor Hugo Etxea de Pasai Donibane del 10 de noviembre al 31 de diciembre de 2006

Rumbo al Gran Banco parte de los comienzos de la pesca industrial del bacalao española en el primer tercio del siglo XX, la situación que allí encontraron, los avatares humanos y los avances tecnológicos que se van incorporando, la Guerra Civil y la guerra mundial, la bonanza pesquera, la incorporación de las parejas, la concurrencia, así como la exploración de todo el Gran Banco. La gestión por parte de Canadá de las doscientas millas marinas y la moratoria del bacalao. También se presenta la historia de la pesca en Galicia y Terranova a lo largo de todo el siglo XX, dos territorios que comparten el mismo océano y una mirada puesta en la mar.

1. LOS COMIENZOS

Cuando llegan los primeros barcos arrastreros de vapor españoles “Alfonso XIII” y “Euskal Erria” a los bancos de Terranova allí había 33 barcos de vapor y 71 barcos veleros con un total de 3.379 hombres procedentes principalmente de Francia, Portugal y en menor medida de Inglaterra e Islandia¹. Será Francia el primer país que envía en 1904 el primer barco arrastrero. Estos arrastreros posibilitan la explotación de la plataforma continental más allá de las zonas de captura tradicionales realizadas en la pesquería pelágica y costera artesanal.

1. *Bulletin Oeuvres de Mer*, n° 23, janvier 1921, p. 33

La situación en la que se encuentra España en 1926 respecto al consumo de bacalao es la de ser un país importador del mismo. Ya a finales del siglo XIX existen estudios como el de Ernesto Lyders (capitán de la marina mercante de Dinamarca) donde se manifiesta la necesidad de iniciar en nuestro país la pesca industrial del bacalao².

La idea de reducir la pesada carga económica que supone la importación masiva de bacalao y de lograr la anhelada “nacionalización de la pesca del bacalao” conducirá a que un grupo de hombres de negocios se unan en San Sebastián (Gipuzkoa) para crear una empresa bacaladera. Surge así en 1926 la PYSBE, considerada la empresa pionera de esta pesquería. Sin embargo, disponemos del estudio realizado por Giráldez (Giráldez 1997), quien señala que la pesca del bacalao fue iniciada a mediados de los años mil novecientos veinte por el vapor “Melitón Domínguez”, de la casa armadora Don Manuel Domínguez y Hermanos, de Panjón (Pontevedra), si bien el autor reconoce que quien asienta ya con cierto éxito un proceso de sustitución de importación a finales de la década de los años veinte es la empresa Pysbe.

Es esta empresa la que va a articular a su alrededor toda una infraestructura pesquera y la que va forjar una generación de muchos y experimentados hombres de mar. Son ellos quienes posteriormente aportarán sus conocimientos a otras empresas que, apoyadas en dicha “nacionalización de la pesca del bacalao”, estarán potenciadas con créditos blandos del Estado. Esto facilitará el surgimiento de compañías como PEBSA (Pesquerías Españolas de Bacalao S.A.), que comienza a faenar en 1942, así como dos años más tarde COPIBA (Compañía de Pesca e Industrias del Bacalao) y, en menor medida, las parejasas.

La botadura de los dos primeros barcos de Pysbe, el “Alfonso XIII” (más tarde “Hispania”) y el “Euskal Erria” tiene lugar en 1926 en el puerto vasco de Pasajes, pero el acto oficial de la inauguración de la empresa no tendrá lugar hasta un año más tarde.

Hay que tener en cuenta que la paz de Utrecht en 1713 es, en buena medida, una paz de comerciantes que desean apropiarse de los recursos del Atlántico. Este tratado traerá consigo unas consecuencias económicas que iban a dar a Europa una fisonomía moderna. España queda fuera de la explotación de la pesca en Terranova³. Hasta 1926 nos hallamos, pues, con un vacío de más de doscientos años sin ir a la pesca del bacalao. Esto supone que para aprender la técnica que implica la nueva pesca habrá que recurrir durante un tiempo a capitanes y tripulantes extranjeros, concretamente de la Bretaña francesa.

2. LYDERS, Ernesto, 1893. *Sobre el establecimiento de una pesquería española en los mares que rodean a Islandia o las Islas Faroe*. Madrid, Imprenta de la “Revista de Navegación y Comercio”.

3. DE BROSSARD, 1976, vol. II, p. 106.

Mencionaremos a continuación un aspecto importante, ya que varios autores consideran que en él se asentaron las bases para la expansión de la flota, no sólo con esta empresa sino con la incorporación más adelante de otras compañías. Y es que después de la Guerra Civil española, el Gobierno promulga la ley de 2 de junio de 1939 sobre ayudas a la pesca, que después dará paso al reglamento de 15 de marzo de 1940.

El Instituto de Crédito para la Reconstrucción Naval canalizará los créditos concedidos que tenían como objetivo incidir tanto en la dimensión de la flota como en su reconstrucción, concediendo atractivas ventajas a los armadores, afectados por las pérdidas de la guerra. El importe del préstamo no podía exceder del 60% del valor total del buque construido o modernizado, aunque en determinadas condiciones el crédito podía llegar al 80%, e incluso, aportando garantías adicionales, al 100% del valor del buque. El interés era del 2% y los plazos de amortización muy amplios: de seis años para los buques de madera y las obras de modernización y de veinte para los de altura de nueva construcción. Ello potenció la construcción de nuevas unidades pesqueras y el renovar las antiguas (Giráldez 1997).

Son muchos los informantes que en esta investigación cuentan que estos barcos construidos en la posguerra española tenían una gran cantidad de averías en la mar, sobre todo en la máquina, teniendo que hacer frente a ellas y repararlas allí mismo, en alta mar.

1.1. Vida a bordo: de la máquina de vapor al motor diesel

Una de las diferencias más importantes entre un barco de vapor y uno de motor diesel era que el barco de vapor tenía poca autonomía, aproximadamente para 35 días de mar, mientras que los primeros barcos de motor diesel podían estar hasta 90 días en la mar.

Señalamos como una de las características de un barco de máquina de vapor la dureza con la que tenían que trabajar los fogoneros. Cada fogonero atendía una caldera y, a su vez, cada caldera tenía tres hornos. Era de vital importancia mantener una presión constante en ellas, evitando poner en peligro la seguridad del barco. Además precisaban ir a puerto a menudo. Sin embargo, con la incorporación del diesel comienzan a prescindir de ir a puerto incluso hasta tres meses, lo que permite explorar más zonas de pesca. Este es el cambio más acusado por los tripulantes, ya que en esta época las cubiertas⁴ son muy frecuentes, debido a la sobreabundancia de pescado y los marineros comienzan a desear la llegada de un temporal para poder descansar.

4. Cubertada: cubierta del barco llena de pescado.

2. EL PERIODO 1939-1950

Uno de los elementos más importantes a destacar de este periodo es que la producción bacaladera, aunque iba creciendo, se mantuvo en niveles bastante modestos hasta 1950, año en que se rompió bruscamente al alza, llegando en 1951 a cuadruplicar las capturas de 1945. Este aumento de la producción se basó por un lado en el aumento de la flota –hasta 22 barcos– de las empresas bacaladeras nacionales, apoyadas económicamente por el régimen, y, por otro lado, a la incorporación a esta pesquería de buena parte de la flota parejera que faenaba en Gran Sol y en aguas africanas (Giráldez 1997).

La Segunda Guerra Mundial (1939-1945) afecta el acceso a los caladeros. Paralelamente, en estos años de posguerra española el Gobierno apoya un fuerte desarrollo de la industria pesquera que dé respuesta a la penuria económica en la que se encuentra el país.

En el año 1942, en plena guerra mundial, se incorpora una nueva empresa bacaladera: PEBSA (Pesquerías del Bacalao S.A.), con base en el puerto de La Coruña. Luego, en el año 1944, surge una nueva compañía de bous bacaladeros: COPIBA (Compañía de Pesca e Industrias del Bacalao), con base en Vigo. Y en 1945 Pysbe se extiende a Galicia estableciendo una nueva factoría en Ferrol (Coruña).

Al inicio de dicha contienda se declaran, entre otras, zonas de guerra las aguas de Terranova y Groenlandia. Esto provoca que durante los años 1943 y 1944 se prohíba a los barcos cruzar el Atlántico para ir a la pesca del bacalao. La norma señalaba que el casco del barco tenía que ir pintado de negro y la superestructura de ocre. Además, la guerra va a tener sus repercusiones en el conjunto de la economía española. En concreto, habrá dificultades en el abastecimiento de materias primas, productos energéticos y bienes de equipo. A lo que hay que añadir la propia actividad pesquera.

Se quedan trabajando en Canarias los barcos “Ábrego”, “Tramontana”, “Mistral”, “Cierzo” y algún otro. Pescan corvina y la salan. En total trabajan once meses en esas aguas.

Luego, con una autorización de los Aliados consiguen de nuevo en el año 44 cruzar el Atlántico, pero lo tienen que hacer por la ruta del sur, es decir, por las Azores. La compañía envía únicamente dos barcos, el “Ábrego” y el “Cierzo”. El único puerto permitido por los aliados en Terranova era el de Bay Bulls, al sur de Saint John’s. Y ya en el 45 se concede la autorización para pescar en todo el Gran Banco. Por ello, la compañía envía toda su flota y en ella están incluidos todavía los barcos de carbón como el “Mistral”, el “Hispania”, el “Euskal Erria” y el “Galerna”.

Este periodo de “veda forzosa” traerá consigo una abundancia extraordinaria de pescado en aquellas aguas. Así, tenemos el caso del “Ábrego”, que estará sin tocar tierra dos meses y regresa a los cuatro con 1.106 toneladas. Sólo estaban los portugueses trabajando allí.

En 1945 Pysbe inauguró en el puerto de Ferrol una nueva factoría semejante a la de Pasajes.

Los primeros seis barcos de Pysbe estaban equipados con motores de vapor y todos ellos fueron comprados en el extranjero. A partir de la sexta unidad ya eran de motores diesel y se construyen en astilleros españoles.

El auge de la empresa se debe en buena medida a la Ley del 24 de junio de 1942, que concede a la empresa un crédito de 24 millones de pesetas⁵. Según el historiador Zurbano, esta nueva inyección económica hará que cese la adquisición de sus barcos en astilleros extranjeros y comprará sus buques a la Sociedad Española de Construcción Naval de Sestao (Bizkaia).

2.1. Temporales y hielos

Estamos en los caladeros del Atlántico noroeste, en una zona considerada como uno de los mares más duros de todo este océano. Por ello las condiciones de trabajo eran especialmente difíciles. Entre los peligros frecuentes estaban los temporales, los hielos y las nieblas.

Los días de temporal eran, a veces, para los marineros días de descanso. Esto es un denominador común en el que coinciden todos los relatos de estas etapas. Aquí se da una paradoja. Por una parte desean unas grandes cubertadas, ya que ello supone un mayor ingreso de dinero y un pronto regreso a casa. Y, por otra, desean los temporales para poder descansar. A su vez, cuando estos “descansos” son prolongados surge la incertidumbre del tiempo perdido sin pescar.

La cotidianidad de la vida a bordo en esta época es de grandes cubertadas y mucho trabajo; excepcionalmente también existen días en los que están buscando un banco de bacalao.

A finales de los años cincuenta los cambios se extienden a varios niveles: las redes pasan de ser de cáñamo a nailon. Igualmente se hacen cambios en el montaje de las mismas, y se dejó de pescar por babor. Estamos ante el prólogo de los barcos cerrados. Se modificará algo el trabajo en el parque de pesca, consiguiendo evitar tener ahí dos hombres. Los avances en los aparatos de puente son muy importantes y hacia el final de esta década ya se consiguen los parques de pesca cerrados y el trabajo en cadena con máquinas, desapareciendo de este modo los marineros especialistas.

A inicios de los años setenta ya comienza el final de la Pysbe. Entonces se trabajaba en turnos de seis horas, pero en caso de cubertadas hacían un reenganche de una hora más. Si bien existían capitanes que no obligaban

5. EIROA DEL RÍO, Francisco, 1997: *Historia y desarrollo de la pesca de arrastre en Galicia*. A Coruña: Diputación Provincial de A Coruña.

a hacer este reenganche, otros sí obligaban a ello. Según Rosendo Silvar, contraamaestre de Pysbe, en esta década hacen una huelga en tierra y se consigue llegar a un acuerdo de seis horas de trabajo. No obstante, pese a conseguir esto, en la mar algunos capitanes obligan a los marineros al reenganche⁶.

3. ¿POR QUÉ COMIENZAN LAS PAREJAS A IR A TERRANOVA?

El motivo fundamental es la crisis en el sector de la pesca de altura, de la costa de Francia y Gran Sol. Estas pesquerías, donde la merluza tiene una gran importancia, constituyen una gran fuente de riqueza durante el periodo de veda forzosa que supone la Segunda Guerra Mundial. Una vez terminada la contienda, la concurrencia aumenta considerablemente y en poco tiempo deja de ser rentable esta pesca. Es apremiante buscar otros caladeros y estas parejas merluceras van a probar a ir a la pesca del bacalao en Terranova, algo nunca hecho hasta entonces. Comienza así una nueva etapa⁷.

Hay que tener en cuenta que el sistema de pesca en parejas que salían de los puertos del Cantábrico y el Atlántico de Galicia apenas era conocido en el mundo. Hacia los años mil novecientos treinta hay una considerable flota dedicada a esta pesca del fresco, en especial la merluza, por lo que se conocerá a estos barcos como merluceros.

Los armadores recuerdan actualmente (2004) que había una relación de origen con la pesca de pareja en el Mediterráneo, particularmente en el Levante español. Por ello, en los inicios de las parejas, han existido patrones que venían del Mediterráneo. Nos lo recuerda el testimonio del motorista Juan Vila, de Pasajes de San Pedro, quien a comienzos de los años mil novecientos cuarenta fue a buscar a Valencia la pareja “Mediterráneo I” y “Mediterráneo II”, barcos que fueron comprados por la casa Iriarte y Arrieta, de Pasajes.

Eran parejas con capacidad de 70, 80, 90 toneladas de carga como máximo y se hallaban preparadas para ir al fresco a Gran Sol y a la costa de Francia. Eran barcos abiertos, en los que el pescado se clasificaba en cubierta y se conservaba en la bodega abierto y con hielo.

Durante la Segunda Guerra Mundial estos pesqueros corrieron muchos riesgos –barcos de madera, pequeños, de poca máquina, sin radar...– y eran

6. Estas afirmaciones se basan en la recogida de datos realizada entre marineros, capitanes y personal en general relacionado con la mar (en total 300 personas entrevistadas). De entre todos ellos se entretajan los aspectos de esta actividad que aquí se describen.

7. Esta nueva etapa constituye la consolidación de la pesca de arrastre según GIRÁLDEZ, Jesús, 1997. *De las Rías a Terranova. La expansión de la pesca gallega (1880-1950)*. Edit. Industrias Pesqueras Vigo.

los únicos que se atrevían a ir a pescar a la costa de Francia. El peligro, por ello, era impresionante, pero las cubertadas también eran muy importantes; los copos llegaban llenos de pescado, hasta el extremo de que llenaban las bodegas de merluza teniendo incluso que cortar la cabeza del pescado para meter más cantidad a bordo.

En ese tiempo la concurrencia era mínima puesto que estamos en plena guerra mundial, y por ello ante esa “veda forzosa” los bancos de pescado produjeron gran cantidad de merluza. Los barcos llegaron a capturar hasta diez toneladas de merluza diaria. Una vez finalizada la Segunda Guerra Mundial llegó la competencia con los países salidos de la guerra, y ya para finales de los años mil novecientos cuarenta y principios de los años cincuenta había casas armadoras que tenían problemas con los pagos, debido a la caída de los precios de la merluza en el mercado. Hay que tener en cuenta que como pescaban en la misma zona, en poco tiempo el tamaño y la cantidad capturada descendieron de forma vertiginosa. Esta situación repercutió fuertemente en la viabilidad de las casas armadoras, que ven disminuir sus ingresos y subir los costes de mantenimiento de los barcos.

Los armadores de estas flotas comienzan a reflexionar sobre posibles salidas a la situación de crisis en la que han entrado. Teniendo en cuenta que tenemos el antecedente de Pysbe faenando en Terranova desde 1927, estos armadores deciden enviar sus pequeños barcos en pareja a esos mismos bancos.

Comienza así una nueva época para gran parte de esta flota merlucera. Cruzan el Atlántico estos pequeños barcos, llegan al Gran Banco, cargan en muy poco tiempo y regresan. Estos barcos tardan más tiempo en realizar la ruta de ida y vuelta que en pescar y cargar las bodegas. Tenían una media de 25 m de eslora por 6,20 m de manga, y llevaban doce toneladas de agua dulce. Después de la experiencia de traer el pescado fresco, que durará casi un año, ya comienzan a ir al salado.

Siempre es controvertido señalar cuál ha sido la primera pareja que ha ido a Terranova. En los relatos de los marineros no hay consenso total, porque dicen que a finales de los años cuarenta ya empiezan algunos barcos a ir al fresco a Terranova. Con lo que sí contamos es con la primera consignación estable de una pareja en Saint-Pierre-et-Miquelon. Es la del “Rande” y “Rodeira”, de la casa armadora Alvamar de Pasajes. Eran barcos con casco de acero, tenían 26,50 m de eslora y un motor diesel de 330 bhp. Esta pareja llegará de vuelta a casa después de una breve campaña a Terranova de 36 días con sus bodegas repletas de bacalao conservado en hielo. Ello provocó que se habilitaran parejas que andaban al fresco en Gran Sol, con cascos contruidos tanto de madera como de acero.

Respecto al puerto de Vigo podemos decir que es el que alberga un mayor número de parejas merluceras. Cuentan con los mismos problemas que las parejas vascas. En este puerto son conocedores de la experiencia del “Rande” y “Rodeira”, y ya antes de que la pareja entre en Pasajes de

regreso de Terranova, desde Vigo envían la pareja “Irlanda” y “Rochella”. No obstante, algunos testimonios aseguran que ya a finales de los años cuarenta algunas parejas viguesas prueban a ir al fresco a Terranova.

Para los capitanes pysbeños, el hecho de que las parejas se asienten en una pesca industrial del bacalao se debe a la previa infraestructura que ya tiene constituida la Pysbe. Evidentemente, este factor consideramos que es importante, puesto que, entre otras cosas, ya se ha creado una red comercial con compradores que se aprovisionan de bacalao en el puerto de Pasajes. Las parejas, como nos lo muestran sus protagonistas, consiguen, partiendo del camino ya abierto, crear su propio desarrollo.

Hay capitanes pysbeños que ante la caída de la Pysbe, a inicios de los setenta, atribuyen a este factor la posterior caída de las parejas. Creemos, sin embargo, que esta caída tiene otras causas más complejas, que intentaremos señalar más adelante cuando nos hayamos sumergido en el desarrollo de los hechos.

El Gobierno, además de impulsar la flota de los bous, también lo hizo con la de las parejas. Contribuyó así al rápido desarrollo de la flota bacaladera y al consiguiente auge de la producción pesquera.

4. EL PRINCIPIO DEL FIN

Hay que tener en cuenta que los seis años de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) suponen una especie de veda de pesca en los Grandes Bancos y una vez finalizada esta “veda forzada” por la contienda, hace que aumente considerablemente el volumen de pescado. Además, se produce un importante aumento demográfico. Todos estos factores inciden para que se genere una concurrencia cada vez más activa. A ello tenemos que añadir la potencia de los barcos, que van incorporando progresivamente una nueva y sofisticada tecnología. Todos estos factores inciden en la pesca del bacalao en todo el Atlántico noroccidental.

Al abordar la génesis de la sobrepesca existen dos elementos inherentes a ella, y son: el aumento de capacidad de los barcos y la falta de control de la concurrencia.

Comenzamos por el aumento de capacidad de los barcos. Para ello tenemos que considerar la introducción de la modalidad del arrastre, que comienza a implantarse en el siglo XIX. En la pesca del bacalao en los bancos de Terranova la introducción del arrastre fue mucho más lenta que en las costas europeas. Hasta 1904 no sale el primer arrastrero francés, y dos años más tarde Francia ya cuenta con seis arrastreros; sin embargo la presencia en esos bancos de este tipo de técnica de pesca es minoritaria y ya a partir de la Primera Guerra Mundial esta técnica se halla totalmente implantada en la mayoría de los países extranjeros que pescan en estas zonas, como son Francia, España, Inglaterra, Portugal... Paulatinamente además de los países

históricos se incorporan otros nuevos como Alemania, Italia, Unión Soviética, Corea, Japón... Esto supone un enorme esfuerzo pesquero por el número de barcos y por la nueva tecnología incorporada, si bien la importancia de la introducción del arrastre se halla en que posibilita la explotación de la plataforma continental más allá de las zonas de capturas tradicionales realizadas en la pesquería pelágica y costera artesanal. Hay que tener en cuenta que con el arrastre se incorporan maquinillas que permiten faenar con el arte a mayores profundidades. Esto conlleva un giro importante en la explotación de las pesquerías.

La pesca de arrastre es una modalidad plenamente extendida en todos los océanos donde se practica la pesca de altura⁸. No obstante, esta modalidad de pesca bien regulada en base a unas cuotas puede operar junto al equilibrio biológico. El peligro surge con su falta de regulación y control, tanto de la capacidad de pesca como de la concurrencia; ambos elementos nos llevan al problema de la sobrepesca.

La sobrepesca constituye una amenaza de primer orden para el equilibrio biológico y prueba de ello es que nos hallamos con más de un antecedente de auténticos colapsos de los stocks pesqueros.

“El fenómeno más llamativo en la historia de las pesquerías de Europa ha sido el colapso de los stocks más importantes de arenques en el nordeste del océano Atlántico. Los desembarques que habían alcanzado 1.700.000 tons. en 1966 se redujeron a sólo 20.000 en 1970. Otra pesquería del arenque al otro lado del Atlántico, la de Georges Bank, que soportaba capturas de más de 140 mil toneladas durante 1966-1975, desapareció a partir de 1976”. (Gómez Larrañeta 1990)

Al igual que ha ocurrido con esta pesquería de arenque, en el año 1992 se declara para todos los Grandes Bancos de Terranova la veda de la pesca del bacalao, sin que se haya verificado a los diez años de la misma la recuperación de la especie.

La sobrepesca que se va a producir en dichos bancos tiene su antecedente inmediato en Europa, en las costas del mar del Norte, y ya antes de producirse el conflicto de la Primera Guerra Mundial se comienzan a resentir los stocks de las pesquerías del mar del Norte. Por ello en el periodo posterior a la Primera Guerra Mundial se establecieron acuerdos internacionales, y ya desde 1937 se intenta la recuperación de las poblaciones de peces. En marzo de 1946 se celebra en el Reino Unido una conferencia internacional sobre la sobrepesca. En esta conferencia ya se discuten los tamaños mínimos, cantidades de pesca... Sin embargo no es posible llegar a un acuerdo amplio debido a que las economías de los países implicados estaban muy debilitadas a causa de la guerra, con mucho desempleo y escasez de alimentos (López Veiga 2000: 280).

8. En España, los precursores de la pesca del arrastre se encuentran en las zonas de Levante y Sur español (cf. EIROA DEL RÍO, Francisco, 1977: *Historia y desarrollo de la pesca de arrastre en Galicia*. Diputación Provincial de A Coruña).

Los barcos utilizados por la flota bacaladera española son exclusivamente barcos de arrastre, bien sean bous o parejas. Ambos pueden pescar al estilo tradicional de costado o con rampa en popa. Va a ser la modalidad de bou la primera en resentirse en las capturas; sin embargo las parejas todavía perviven durante una década más, debido a su especial modalidad de arrastre. La Ley de Renovación y Protección de la Flota Pesquera de diciembre de 1961 propicia el desarrollo de la flota española orientada hacia la pesca industrial, con el consiguiente aumento de la demanda para el sector de la construcción naval. El Estado concede créditos a muy bajo interés para la adquisición de nuevos barcos, a lo que se suman los de la banca privada. De aquí la construcción masiva de arrastreros, bacaladeros y congeladores. Nos hallamos en la década dorada de la construcción naval: 1960-1970. Todo ello llevó a una auténtica sobredimensión de la flota y a un grave problema para los bacaladeros al llegar la declaración de las doscientas millas marinas en el año 1977 y no haber suficientes caladeros para trabajar, con lo que gran número de barcos se quedan sin licencias para pescar dentro de las doscientas millas. Si bien muchos de ellos se dirigen a otras pesquerías, también hubo más de una casa armadora que se arruinó⁹. A partir de esta fecha la flota bacaladera cede su protagonismo a la congeladora y a los túnidos que se explotan en otras pesquerías. Comienza la gestión de las doscientas millas marinas por parte de Canadá, que potencia a nivel interno una pesca industrial y a nivel externo vende licencias de pesca a cambio de tratados comerciales. Quince años más tarde, en 1992, declara la moratoria sobre el bacalao, sin recuperación de la especie en el momento actual.

5. GALICIA Y TERRANOVA

Ambos territorios y sus poblaciones tienen en común que la pesca es un elemento importante en su modo de vida; ambos han sido dadores de emigrantes y Terranova todavía lo es actualmente. Será el aspecto de la pesca el que desarrollaremos tanto en Galicia como en Terranova.

Galicia

Galicia entra en el siglo XX siendo mayoritariamente una comunidad volcada en el sector primario, con un desarrollo urbano y burgués aún muy limitado, siendo una de las principales fuentes de riqueza la pesca. A partir de ella surge la primera industria moderna gallega, las conservas de pescado, así como el desarrollo de los astilleros. Junto a ello, la emigración. Sólo desde el puerto de Vigo salían más de 20.000 emigrantes al año para América. Su larga tradición pesquera ha tenido una identificación en la economía y en la cultura marítima.

9. Al no invertir en el congelado, Pasajes, que hasta esta fecha es el puerto bacaladero más importante del país, tiene al finalizar el siglo XX una relevancia como puerto de pesca industrial prácticamente simbólica.

Las rías gallegas, salpicadas por multitud de poblaciones costeras, constituyen la primera escuela para formar desde niños marineros preparados para soportar las adversidades del duro mundo de la mar. Estos hombres se forman primero en la pesca del litoral. Esa tradición se fue consolidando a partir de la explotación de recursos cercanos, pero debido a la limitación de los mismos –donde la estrechez de la plataforma continental conlleva un hábitat limitado para las poblaciones de peces– junto al aumento de la demanda, paulatinamente a lo largo del siglo XX se produce la expansión hacia los caladeros lejanos donde se desarrolla la pesca industrial. Gran número de jóvenes emigran al puerto vasco de Pasajes ya desde el primer tercio del siglo XX para ir a la pesca del bacalao; también en este periodo continuaba la emigración hacia América, que cambia de destino hacia diferentes países europeos en la segunda mitad del siglo XX.

Entre 1950-1970 se produce la gran revolución en la flota industrial gallega, adaptándose a las transformaciones de los países avanzados. Todo ello impulsado por el Estado a través de la política de crédito naval. En 1960 la pesca industrial gallega además de Terranova se extiende a las costas de Sudáfrica y Argentina en busca de la llamada merluza austral. Pescanova es pionera en congelado.

A mediados de los años mil novecientos setenta la declaración de las doscientas millas marinas lleva a la flota gallega a negociar cuotas de pesca en Irlanda o Inglaterra, construir sociedades conjuntas en aquellos países, depender de acuerdos o simplemente a la venta o al desguace de sus barcos. La caída de la flota bacaladera, que se produce a finales de los años mil novecientos setenta, afectará a la construcción naval y se reduce el número de trabajadores de los astilleros.

El protagonismo de la pesca industrial del bacalao a partir de esta fecha bascula hacia otras pesquerías. Si bien se mantiene la flota bacaladera, disminuyen paulatinamente sus unidades de barcos. En el año 1992 se abandona la pesquería de Terranova, quedando reducida a partir de esta fecha a la pesquería de Noruega, donde se pesca con arreglo a unas cuotas reducidas de pesca, con unas unidades ya simbólicas de barcos.

La adaptación de la flota al nuevo orden pesquero internacional basado en la apropiación nacional de los recursos costeros y en políticas conservacionistas expresadas en topes máximos de capturas para cada pesquería se sustenta sobre tres pilares. Los acuerdos de España y luego de la UE para mantener embarcaciones en los países poseedores de recursos; la formación de sociedades mixtas entre empresas españolas y ciudadanos de aquellos países; y la búsqueda de nuevas especies y caladeros en las que situar los buques expulsados o los de nueva construcción. El eje de la pesquería de larga distancia se centra desde la mitad de los años mil novecientos ochenta en Namibia, Mozambique y Malvinas.

Respecto a la flota costera que pesca sardina para las fábricas de conservas o merluza al arrastre, con las volantas o al pincho, se va transformando lentamente a lo largo del siglo XX. Primero sustituye la vela y el remo por

motores de combustión interna, y tardarán más que los de la pesca industrial en adoptar avances como el empleo de redes de nailon, haladores mecánicos o sistemas de detección y localización de bancos.

El siglo XXI comienza en Galicia con una flota de cerca de 8.000 barcos y más de 28.000 tripulantes, con problemas de relevo generacional y dificultades de rentabilidad en la pesca, si bien desembarcan alrededor del 50% de las capturas y el 30% del valor de la pesca que llega a los puertos gallegos.

Terranova

La pesquería del bacalao ha jugado un papel dominante en la economía, política e historia social de Terranova. Esta isla situada en el Atlántico noroccidental se extiende desde Nueva Inglaterra a Labrador abarcando la parte norte de una gran área. Aunque sus aguas son ricas en capelán, calamar y langosta, ha sido el bacalao la especie emblemática, debido a que los orígenes del asentamiento de población se producen a partir de él.

El número de personas empleadas en la pesca bajó entre 1921 y 1945 de 65.000 a 32.000. En 1949 Terranova se une a Canadá y en ese momento la economía dependía únicamente de los minerales, la explotación de los bosques y la exportación de pescado.

En la primera mitad del siglo XX en las seis mil millas de costa de Terranova y Labrador existían cientos de aldeas aisladas a las que sólo se podía acceder por mar, por no existir medios de comunicación por tierra. La mayoría de la pesca se efectúa en doris y a la liña.

Cuando los hielos descendían del Ártico y la navegación se hacía imposible, eran las verduras cultivadas en verano, y guardadas en silos bajo tierra, las que utilizaban para acompañar el bacalao salado, el alce cazado en el bosque o la foca que cazaban entre los hielos del mar; de ésta utilizaban los "flippers", las patas, para cocinar. En la organización doméstica generalmente la mujer secaba el bacalao y conservaba los vegetales para el invierno, mientras que el hombre salía a pescar.

Comienzan los años cincuenta construyéndose en un gran número de pueblos costeros de Terranova, factorías para el procesado del pescado y se abandona paulatinamente la organización doméstica previa. Acceden al trabajo de las factorías los hombres que pescan y las mujeres. Éstas también acceden a trabajos en la ciudad.

En verano el capelán desova en las bahías, y hasta bien entrados los años sesenta era costumbre coger este pescado para abonar las tierras. La pesca en los doris y a la liña deja paso a pequeños barcos de motor que pescan en el litoral. Se ven afectadas sus capturas y comienza la lucha con la pesca industrial. En 1966 se establece en St. John's la primera organiza-

ción –la *Save our Fisheries Organization*– al ver peligrar su modo de vida por la escasez de pesca litoral, que lleva en algunas poblaciones a un 30% de desempleo y a comenzar a cerrarse factorías.

En 1977 se declaran las doscientas millas marinas; Canadá gestionará esta zona en base a unas cuotas de pesca para los países extranjeros. A nivel interno potencia una pesca industrial. La sobrepesca se practica dentro de las doscientas millas y fuera de ellas –sobre todo en la “Nariz” y “Cola”, zona transzonal– y todo ello conduce al colapso del bacalao. Se abre definitivamente la brecha con la pesca litoral, que ve peligrar su modo de vida.

El ministro de pesca canadiense John Crosbie (nativo de Terranova y representante de una circunscripción terranovense), asesorado por el Consejo Científico de NAFO, comienza a reflexionar, entre otras variables, sobre la realidad histórica de que en los bancos han existido siempre periodos de escasez de bacalao. No obstante, se empieza a considerar la implantación de una moratoria, que comenzará dentro de las doscientas millas aunque ello suponga el cierre de las pesquerías nacionales. Así en julio de 1992¹⁰ anuncia dicha moratoria sobre la pesca del bacalao. Ello supondrá el paro forzoso para treinta mil personas¹¹ relacionadas con la pesca. Además, hay que tener en cuenta la repercusión a nivel simbólico de esta medida en la población local, debido a que por primera vez en cuatrocientos años la pesca del bacalao ha sido prohibida en la costa este de Terranova y Labrador, afectando a cerca de cuatrocientas comunidades.

Canadá hizo responsable de esta situación a “los otros”, a “los extranjeros”; de ahí la frase de la “sobrepesca extranjera” (*foreign overfishing*) como motivo principal de la crisis. Éste es el punto de vista oficial canadiense del Ministerio de Pesca, así como la creencia entre un gran número de pescadores terranovenses.

El discurso conservacionista constituye el eje del diálogo tanto interno, dentro del país, como externo, en la relación de Canadá con terceros, a partir del cual se justifica asimismo la extensión de la moratoria en 1999 a Flemish Cap. El programa de ayudas establecido por el Gobierno para propulsar la pesca de altura y la construcción de barcos finaliza en 1998.

La unión de la población terranovense en torno a una causa común, la conservacionista, ha supuesto una forma de drenaje de la tensión creada por la puesta en peligro de un modo de vida tradicional. Es un momento de

10. La moratoria de 1992 se produce sobre la población de bacalao en las zonas que se encuentran totalmente dentro de las doscientas millas 2J3KL (Labrador y Norte del Gran Banco); no obstante, tiene un TAC (Total Admisible de Capturas) autónomo de 7.000 t. en el año 2001. La moratoria para las demás poblaciones de bacalao se establece en 1994 para la zona de 3NO (Sur del Gran Banco), y en 1999 para la de Flemish Cap. En las dos últimas poblaciones la regulación está en manos de NAFO. (Información basada en los Comités Científicos de ICCAT, ICES/CIEM y NAFO.)

11. La cifra de treinta mil personas está recogida por KURLANSKY, Mark, 1998: *Cod: a Biography of the Fish that Changed the World*. Nueva York: Penguin Books.

desconcierto y de búsqueda de adaptación al ritmo que impone el recurso haliéutico de una especie emblemática, como es el bacalao, sin recuperación por el momento. La lección impuesta obliga a que la industria pesquera no pueda seguir funcionando con las premisas del pasado, es decir, su productividad no puede girar sobre programas económicos a corto plazo, ni estar centrada únicamente en factores económicos, sino en la simbiosis económico-biológica (Conti 1993).

La nueva perspectiva ante la pesca ha llevado a generar en las industrias de transformación de Terranova un cambio importante. Ello se refleja en la importación de productos marinos, los cuales en 1991 ascendían a un valor de tres millones de dólares, pasando a los 222 millones de dólares en 1996 (Beaudin 1999). Actualmente Canadá importa una cantidad considerable de productos marinos, altamente rentable para su industria de procesado, y al mismo tiempo regula la pesca en su ZEE controlando las capturas de forma rigurosa. El ejemplo de este país no es suficiente para resolver el problema de la sobrepesca que sufren actualmente muchos de nuestros mares.

Catorce años más tarde sigue la moratoria respecto a los stocks de bacalao. Los recientes resultados¹² de una laboriosa investigación sobre la situación interna terranovense indican que desde la Confederación –es decir, desde la unión de Terranova y Labrador con Canadá en 1949– los recursos hidroeléctricos del Labrador se han desarrollado a favor de Québec. Sus recursos petroleros se han desarrollado de manera que sea el Canadá continental (*mainland Canada*) y no Terranova el primer beneficiario, aunque recientemente, en el año 2005, han revertido en la provincia de Terranova algunos beneficios de sus recursos petroleros. La pesca casi ha desaparecido bajo la administración del Gobierno federal, el 12% de la población se ha instalado fuera de estas provincias y el paro es el más elevado de Canadá.

En el año 2006 la pesquería del bacalao continúa con la moratoria y sin recuperar los stocks. La Terranova rural sigue asentada simbólicamente en su *Newfoundland way of life*, donde la pesca es el elemento más importante, aunque ya básicamente apenas un símbolo.

12. Existen declaraciones en prensa sobre el TAGS (The Atlantic Groundfish Program). Señalaré, por las repercusiones que tuvieron, las realizadas por D. BUERHERT a la agencia de prensa Canadian Press Newsline el 7/10/97. Bajo el título "Audit finds fisheries program a failure" se decía:

"a) El dinero para capacitación no fue bien utilizado, porque muchos tomaron programas relacionados a la pesca; b) los 40.000 solicitantes excedieron las estimaciones originales; c) los 1.900 millones de dólares canadienses fueron mal controlados y administrados, y por ende, mal aplicados" (trad. del inglés).

Estas declaraciones, entre otras, harán que el programa de ayudas finalice en 1998, un año antes de lo planificado (Comisión Royale d'enquête sur le renouvellement et le renforcement de notre place au sein du Canada, www.gov.nl.ca/royalcomm, 30 de junio de 2003).

No es el objeto de este trabajo hacer una análisis exhaustivo de la situación interna de esta provincia ni de su relación centro-periferia, pero sí pretendemos plasmar estas reflexiones internas que parten del mismo país y de este modo dejamos abierta la investigación a otras disciplinas.

Algunas comunidades se han vuelto hacia el turismo y Petty Harbour es una de ellas. Ha desarrollado un plan de cuatro años para que el turismo disfrute de una historia de la pesca con quinientos años de antigüedad.

El trabajo que aquí se presenta nos muestra cómo la actividad industrial de pesca, cuando no considera que el recurso pesquero es finito, lleva a la puesta en peligro de la viabilidad pesquera, con todas las repercusiones que ello supone para las poblaciones que viven de esta actividad, que tienen que recurrir a la inmigración, como en el caso de Terranova, o ver debilitarse el relevo generacional, como ocurre actualmente en Galicia, y la muerte de la actividad bacaladera de los puertos históricos de la franja este atlántica. En Portugal: Aveiro, Lisboa; en España: Pasajes, Vigo, A Coruña; en Francia: La Rochelle, Fécamp; en Inglaterra, Grimsby; en la costa oeste de Canadá: Halifax, St. John's, Saint-Pierre. En todos ellos, a ambos lados del Atlántico, la pesca del bacalao es un "recuerdo de museo".

Este contenido teórico es el que se recoge en la exposición *Rumbo al Gran Banco*, que cuenta con 35 paneles y comenzó su singladura el 2 de marzo del 2006, gracias a la colaboración de varios museos de ambos lados de la costa atlántica.

BIBLIOGRAFÍA UTILIZADA

- BEAUDIN, Maurice, 1999. "TAGS: une stratégie de transition ou d'assistance?", en *Policy Options*, January-February 1999, pp. 45-48.
- BERNET, Étienne, 1998. *Bibliographie Francophone de la Grande Pêche. Terre Neuve-Islande-Groenland*. Musée des Terres-Neuves de Fécamp et l'Association des amis du musée des Terres-Neuves.
- CONTI, Anita, 1993. *Racleurs d'océans*. París: Hoëbeke.
- DA SILVA, Angelo, 2001. *Gil Eannes. Historias do "fiel amigo"*. Viana do Castelo (Portugal): Câmara Municipal de Viana do Castelo.
- EIROA DEL RIO, Francisco, 1977: *Historia y desarrollo de la pesca de arrastre en Galicia*. A Coruña: Diputación Provincial de A Coruña.
- GARCÍA-ORELLÁN, Rosa, BEOBIDE ARBURUA, Joseba, 2004. *Hombres de Terranova: la pesca industrial del bacalao 1926-2004*. Pasaia: Autoridad Portuaria de Pasaia.
- GIRÁLDEZ, Jesús, 1997. *De las Rías a Terranova: la expansión de la pesca gallega (1880-1950)*. Vigo: Industrias Pesqueras.
- GÓMEZ LARRAÑETA, Manuel, 1990. "El colapso de las pesquerías", en revista *Industrias Pesqueras*, nº 1.512, año LXII, pp. 37-40

- LÓPEZ VEIGA, Enrique, 2000. *Manual de Política Pesquera*, tomos I y II. Xunta de Galicia.
- KURLANSKY, Mark, 1998. *Cod: a Biography of the Fish that Changed the World*. Nueva York: Penguin Books.
- ZURBANO MELERO, José Gabriel. "El Puerto de Pasajes 1920-2000. Una visión de la pesca en Gipuzkoa durante el siglo XX. Estructura empresarial cambio técnico y pesquerías" (<http://www.unizar.es/eueez/cahe/zurbano.pdf>)

Bibliografía de Rosa García-Orellán relacionada con el tema

- MOTTE, Henri y GARCÍA-ORELLÁN, R. "Changes on the Grand Banks Fisheries, a drastic change of life in Western Maritime Europe and Eastern Canada", en: *Actes du Symposium NAFO*, 2006.
- GARCÍA-ORELLÁN, R. y BEOBIDE ARBURUA, J. *Hombres de Terranova: la pesca industrial del bacalao 1926-2004*. Pasaia: Autoridad Portuaria de Pasaia, 2004. [2ª ed. edit. Rosa García-Orellán, 2005] (ISBN: 84-609-3438-1).
- GARCÍA-ORELLÁN, R. "La pesca y su gestión. Canadá y Costa Rica", en: *Conflicto y Colaboración. Antropología en Castilla y León e Iberoamérica*, VIII. Instituto de Investigaciones Antropológicas de Castilla y León, 2005; pp. 110-121 (ISBN: 84-7797-244-3).
- GARCÍA-ORELLÁN, R., René DAGORT, Lucien GIRARDIN-DADORT, Yves LEROY. *Bateaux de glace. Barcos con hielo*. Centre culturel de Saint-Pierre-et-Miquelon, 2004 (ISBN 2-95115741-X).
- GARCÍA-ORELLÁN, R. *El bacalao en Terranova y su reflexión de las ZEE (Zonas Económicas Exclusivas)*. Documento de trabajo. IDEGA (Instituto de Estudios Galegos da Universidad de Santiago de Compostela), 2004.
- GARCÍA-ORELLÁN, R. "Introducción general al conflicto entre Canadá y España respecto a la pesca del bacalao. Las doscientas millas", en: *Zainak*, vol. 25, Eusko Ikaskuntza, 2004; pp. 745-762.
- GARCÍA-ORELLÁN, R., "'Casa Ciriza' contada por Don Miguel Ciriza", en: *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, vol. 38 (2004); pp. 515-669. Donostia-San Sebastián.
- GARCÍA-ORELLÁN, R. "La mujer en la familia marinera y su papel en la lucha por las reivindicaciones sociales", en: *Actas del Simposio Aktea. La mujer en la pesca, la acuicultura y el marisqueo en el contexto comunitario*. Santiago de Compostela, 4-6 de febrero de 2004; p. 136-148
- GARCÍA-ORELLÁN, R. y Close, D. *El Estai y la postguerra del fletán. The Estai and the post-turbot war international Fishery*. A Coruña: Instituto Universitario de Estudios Marítimos, Universidad da Coruña, 2003 (ISBN 84-9745-032-9).
- GARCÍA-ORELLÁN, R. "Terranova y la búsqueda de respuestas a sus problemas internos pesqueros", en: revista *Ankulegi* [ISSN: 1138-347 X], nº 7, 2003; pp. 11-18.

Rosa García-Orellán